

Testnotizen zum Opel Zafira Life L-Taxi mit der Ausstattungsvariante Selection (9-Sitzer) und 130 kW/177 PS mit Achtgang-Wandlerautomatik

Im Test vom 5. bis zum 30. März 2020.

Kennzeichen: K – TH 101

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der kurze **Bug lässt sich gut einschätzen**. Die Sicht zur Seite ist vorne gut. Solange die Kopfstützen der Fahrgastsitze abgesenkt sind, bemerkt man den **großen Wischbereich des Heckscheibenwischers**. Die **Außenspiegel** sind schön groß, **lassen** aber den beim Rangieren wichtigen **Weitwinkelbereich** am unteren Rand **vermissen**. Daher muss man den durch Kratzer gefährdeten Bereich vor den hinteren Radkästen an engen Stellen gut im Auge behalten.

Die **Heckklappe** öffnet so weit, dass auch große Fahrer bequem darunter stehen können. Man kann sie an einer Schlaufe nach unten ziehen, aber nicht mit Schwung alleine schließen, denn dafür ist sie zu schwer. Man muss immer von außen nachdrücken und holt sich schmutzige Finger. **Heckflügeltüren** könnte man ohne Aufpreis bestellen. Der **Kofferraum ist schön groß** und aufgrund seines quaderförmigen Zuschnitts sehr gut nutzbar. Leider ist sein **Boden** wie überhaupt der ganze Innenraum **sehr glatt**, sodass Gepäck, das nicht an eingelassenen Zurrösen gesichert ist, leicht hin- und herrutscht. Im Fahrgastraum lagen Teppiche aus, die aber auch viel zu leicht verrutschen. Dafür sollte sich Opel-Bauer etwas Besseres einfallen lassen. Gut ist, dass man lange und flache Gegenstände wie etwa eine Leiter einfach unter den Sitzen durchschieben kann.

Der **Einstieg vorn** ist etwas höher als beispielsweise in einem Mercedes-Benz Vito, aber noch nicht so hoch wie in einem VW T 6 oder gar in einem größeren Transporter. Sportliche Fahrer können noch bequem einsteigen, bei älteren Fahrgästen wird es schwieriger. Sie können sich auch weder an der B-Säule festhalten, wo manche Transporter serienmäßig einen Haltegriff haben, noch an der C- oder gar an der A-Säule. Wer einen Zafira Life kauft, sollte solche **Haltegriffe nachrüsten**. Der Testwagen hatte **nur eine Schiebetüre rechts**, was bei einem in erster Linie für Schüler- und Shuttle-Verkehre konzipierten Modell ausreichend ist. Die linke Schiebetüre kann man gegen Aufpreis auch beim Selection bestellen. Der **Einstieg** ist wegen der integrierten Trittstufe **noch akzeptabel** und fordert nicht unbedingt eine ausfahrbare Trittstufe.

Der Testwagen bot **neun Sitze** dank der starr montierten **Doppelsitzbank** vorn und zwei Dreierreihen im Fond. In der zweiten Reihe ist der Sitz an der Schiebetüre nach vorne wickelbar, was viel Platz für den Durchstieg in die dritte Reihe lässt. Das gleiche gilt für die dritte Sitzreihe. **In beiden Reihen** haben große Fahrgäste **gute**

Kniefreiheit, viel Platz für ihre Füße und viel Kopffreiheit. Die **Kopfstützen** sind überall weit ausziehbar und müssen auch ausgezogen werden, weil sie sonst im Nacken drücken. Die Dreipunktgurte sind an den Sitzen befestigt. **Alle sechs Fahrgastsitze im Fond** verfügen über **Isofix-Verankerungen für Kindersitze**. Auf dem Mittelsitz der Doppelsitzbank sollte besser eine schlankere Person sitzen, aber Platz für die Beine hat man dort wegen der schlanken Schaltkonsole für den Automatik-Drehknopf genügend. Der Beifahrer außen kann seine Beine bequem ausstrecken. Die **Fahrgastsitze im Fond** lassen sich allesamt **wickeln oder mit Schnellverschlüssen herausnehmen**, was bei den schweren Doppelsitzbänken zwei Mann erfordert.

Während der Tankdeckel für den 70-l-Diesel-Tank vor der Hinterachse sitzt, muss man den 22,5 Liter fassenden AdBlue-Tank am unteren Ende der B-Säule befüllen.

Der Selection hat in Verbindung mit dem Automatikgetriebe auch **Nebelscheinwerfer**, die sich beim Abbiegen als **statisches Abbiegelicht** zuschalten lassen. Das ist ganz nützlich.

Innenraum

Der Fahrer hat im Selection einen **höhenverstellbaren Fahrersitz**, der auch für lange Strecken **angenehm straff gepolstert** ist. Er war beheizbar, ließ allerdings eine Sitzneigungsverstellung und eine Lendenwirbelstütze vermissen. Der **Selection** hat in Verbindung mit nur einer Schiebetüre eine Umklappfunktion für die Fahrersitzlehne und **nur in Verbindung mit zwei Schiebetüren eine Lendenwirbelstütze**. Welchen tieferen Sinn dies hat, ist schwer zu verstehen.

Das **Multifunktionslenkrad** hat haptisch angenehme Tasten und Einstellrädchen, mit denen es noch nicht überfrachtet ist. Mit ihnen lassen sich die Audio-Funktionen, die Anzeigen im Display vor dem Fahrer und die **Freisprecheinrichtung** bedienen. Die Funktionen des **Geschwindigkeitsreglers** und des Begrenzers sitzen für den Fahrer in Fahrposition unsichtbar links unter dem Lenkradkranz an einem **Bediensatelliten**, den Peugeot seit Urzeiten einsetzt. Da der sich intuitiv bedienen lässt, ist das wenigstens die zweitbeste Lösung verglichen mit einer Steuerung über einsehbare Lenkradtasten. Wie von Opel gewohnt, gibt das Cockpit sonst keine Rätsel auf und ist ergonomisch gestaltet.

Das im Testwagen eingebaute Navi dient auch als Display für die Audio-Funktionen und die 180-Grad-Darstellung der Fahrzeugumgebung samt Warnsensoren vorn und hinten. Nach dem Drücken der Taste für die **Sprachsteuerung** erscheinen auf dem Display **Musterbefehle** zum Beispiel für die Senderwahl, das Anwählen eines per Bluetooth verbundenen Smartphones oder die Eingabe eines Navigationszieles. Wenn man seine Befehle nach dem angegebenen Muster deutlich spricht, **funktioniert die Sprachsteuerung ganz gut**. Die Verbindung mit einem **leicht koppelbaren Handy** erzeugt im Fahrzeug und beim Angerufenen einen recht guten Klang. Der Sprung von Musik auf einem USB-Stick zu einem Radiosender klappt hervorragend.

Auf der Armaturentafel an den A-Säulen hat der Opel Zafira Life praktische **Getränkehalter**, die zu großen Isobechern passen. Mittig bietet er ein **offenes Dokumentenfach**, in das auch DIN A4-Unterlagen passen. Das **Handschuhfach** ist

dagegen mit den Fahrzeugunterlagen schon beinahe voll. Praktisch ist eine **offene Ablage am unteren Ende der Armaturentafel**, in die man Literflaschen so legen kann, dass auch der Fahrer sie noch erreicht. In den riesigen **Türablagen** dagegen muss man sie sehr tief greifen, weil dort auch eine wirkungsvolle Abtrennung zum sicheren Abstellen fehlt. Weitere schmale und kleine Ablagen bieten die Vordertüren auch.

Unter der Beifahrer-Doppelsitzbank verbirgt sich eine geräumige Ablage. Sie könnten Taxifahrer zum Verstauen der Warnwesten und des Warndreiecks sowie von Reinigungsutensilien oder einer Regenjacke nutzen.

Bei der **Nachtfahrt** sind **alle Bedienelemente beleuchtet**. Während die serienmäßige Innenbeleuchtung über dem Cockpit und der dritten Sitzreihe eine rechte Funzel ist, leuchten **vier kurze LED-Bänder** oberhalb des Cockpits und der zweiten Sitzreihe sehr hell, sobald man den zentralen Innenlichtschalter gedrückt hat. Taxi-Umrüster Jürgen Weberpals hat sich dazu im Insignia-Regal bedient.

Taxi-Ausstattung

Für die **Umrüstung zum Taxi** arbeitet Opel-Bauer mit dem ebenfalls in Köln ansässigen Umrüster und Semitron-Spezialisten **Jürgen Weberpals** zusammen. Er baut ein Spiegeltaxameter von Semitron ein und bringt den Abschaltknopf der Alarmanlage unter der Motorhaube unter. Dort ist er versteckter als die roten Knöpfe von INTAX, weshalb der Taxiunternehmer ihn seinen Fahrern erst einmal zeigen sollte. Die **Kunstleder-Sitzbezüge** sind ein Serien-Bestandteil des Selection. Für die **Folierung** arbeitet Opel-Bauer mit zwei regionalen Folierbetrieben zusammen, mit denen das Autohaus gute Erfahrungen gemacht hat. Auf dem Dach montiert Jürgen Weberpals am liebsten das aktuelle **HALE-Dachzeichen**, das sich mit einem Steckschlüssel leicht ansetzen und wieder abnehmen lässt. Es ist viel besser montierbar als das Standard-Dachzeichen von Kienzle.

Motor und Antriebsstrang

Der 2.0 Diesel mit 130 kW/177 PS und einem maximalen Drehmoment von 400 Newtonmetern bei 2.000/min ist nach der **Abgasnorm Euro 6d-TEMP** eingestuft. Er ist gut gedämmt und harmonisiert prima mit der **weich schaltenden Achtstufen-Wandlerautomatik**. Deren Schaltlogik überzeugt sowohl beim Beschleunigen als auch beim Herunterschalten bis auf den Einsatz in Gefällen, in denen man die Motorbremswirkung nutzen möchte. Wenn man dann mit den Schaltpaddel herunterschaltet, um Beibremssungen zu vermeiden, muss man auch die Taste M für manuelles Schalten drücken. Sonst schaltet die Automatik nach kurzer Zeit wieder höher, selbst wenn man leicht gebremst hat. Dieser Schritt ist bei anderen Automatikgetrieben nicht nötig, die im Gefälle den Gang halten, bis man wieder Gas gibt.

Die **Start-Stopp-Automatik** stellt den Motor schon beim Ausrollen ab und nach dem Lupfen des Bremspedals ganz weich und schnell wieder an. Daher muss kein Fahrer auf die Idee kommen, sie zu deaktivieren.

Den achten und höchsten Gang legt die Elektronik in der Regel erst bei Autobahngeschwindigkeiten ein und nicht schon bei Landstraßentempo. Auf der

Autobahn schaltet sie oft in Steigungen eine oder zwei Stufen herunter, insbesondere, wenn man mit dem Geschwindigkeitsregler fährt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Kumho Winter PorTran CW 51 in der Dimension 215/60 R 17 C bestückt. Mit ihnen ist der Opel Zafira Life L **angenehm straff abgestimmt**. Er schaukelt sich daher auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf. Dafür rollt er etwas hölzern über Kanaldeckel und ähnliche kurze Querrillen. Insgesamt kann man mit der Fahrwerksabstimmung aber sehr zufrieden sein, zumal die **Lenkung** einen guten Fahrbahnkontakt vermittelt. Die Abroll- und die Windgeräusche sind für einen Transporter angenehm niedrig.

Fahrerassistenzsysteme

Zur Ausstattungsvariante Selection gehören nur ein Berg-Anfahr-Assistent und ein Geschwindigkeitsregler und –begrenzer. Der Testwagen hatte auch einen gut funktionierenden **Totwinkel-Warner**, der vor herannahenden Überholern gut warnt und ein frühzeitiges Wiedereinscheren erlaubt.

Im Display bekommt der Fahrer **Tempolimits angezeigt**, die offensichtlich auf Navi-Daten und nicht auf einer Frontkamera beruhen und sehr oft zu hoch greifen. Dadurch sind sie **keine große Hilfe** und ersetzen keinesfalls den aufmerksamen Fahrer. Der Testwagen bot auch eine **180-Grad-Rundumsicht mit Ultraschall-Sensoren vorn und hinten**. Vor Hindernissen wird sowohl akustisch als auch mit farbigen Darstellungen auf dem Navi-Bildschirm optisch gewarnt.

Störungen am Testfahrzeug

Nach einiger Zeit zeigten die Sensoren vorne links beim Heranfahren an einen Vordermann an der Ampel ein nicht vorhandenes Hindernis an und warnten mit lautem Piepsen. Da sich dies nach der Fahrzeugwäsche nicht änderte, dürfte der Defekt nicht auf eine Verschmutzung der Sensoren zurückgehen.

Verbrauch

Auf insgesamt 3.542 Test-Kilometern verbrauchte der Opel Zafira Life L Selection zwischen 7,5 Litern und 8,7 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 8,1 Liter Dieselkraftstoff**. Aus dem Kanister nachgetankt wurden auch rund sieben Liter AdBlue. Dieser Nachfüllweg lässt leider keine genaueren Angaben zu.